27.

Cam
FRC
7860

RÉPONSE
AUX MÉMOIRES
DE M. MALOUET;
SUR LA MARINE.

M+W 15817

RÉPONSE
AUX MÉMOIRES
DE M. MALOUET,
SUR LA MARINE.

Nihil pejus eſt iis, qui paulùm aliquid ultra primas litteras progreſſi, falſam ſibi ſcientiæ perſuaſionem induerunt.

Quinctilian. Inſtitut. Orat.

A PARIS;

Chez DESENNE, Libraire, au Palais-Royal, Nos. 1 & 2.

1790.

THE NEWBERRY LIBRARY
CHICAGO

RÉPONSE
AUX MÉMOIRES
DE M. MALOUET,
SUR LA MARINE.

Le hasard m'a fait marin ; & consacré de bonne heure à l'art naval, j'ai cherché à remplir de mon mieux les fonctions auxquelles j'ai été appellé. Retiré de ce service, je ne puis me défendre d'un grand intérêt pour cette portion de la force publique. Elle m'a toujours paru très-importante, & un attrait invincible pour cet art, aussi utile qu'imposant par l'étendue & la variété des connoissances qu'il suppose & qu'il exige, m'a fait conserver l'habitude de lire les divers ouvrages qui en traitent. Il est bien difficile que le regret des choses que l'on a beaucoup aimées, ne nous suive long-tems encore après avoir rompu les liens qui nous y attachoient.

C'eſt ce même attrait qui m'a conduit à examiner les Mémoires de M. Malouet, ſur la Marine. Au lieu d'éloquence qui ne convient ni à mon état, ni aux queſtions que je traite, j'emploirai le raiſonnement ; cela ne s'appelle pas combattre à armes égales : mais le patriotiſme peut ſuppléer juſqu'à un certain point au talent ; c'eſt lui ſeul qui m'anime, & qui fait diſparoître à mes yeux la difficulté d'attaquer un adverſaire auſſi adroit que l'Auteur des Mémoires.

Sans intrigues, ſans prétentions, éloigné par caractere des unes & des autres, j'ai penſé qu'une diſcuſſion tranquille & réfléchie ſeroit utile pour ſuſpendre, & pour écarter peut-être, le danger qui pourroit réſulter, pour le bien public, d'une opinion préſentée avec art, & au ſecours de laquelle on appelle l'averſion actuelle pour un ordre de choſes qu'un long uſage avoit conſacré. Eſt-il bien permis dans une cauſe de ce genre, d'employer pour la faire valoir ou la déprétier, les préjugés paſſés, préſens ou futurs ? La vérité, l'utilité me ſemblent ici, comme partout ailleurs, devoir être les ſeuls points d'appui que l'on doive prendre.

Avant de répondre préciſément au Mémoire de M. Malouet, je me permettrai d'examiner

quelqu'unes des comparaiſons qui y ſont rapportées. En en préſentant les omiſſions, les réticences, en développant de nouvelles données, je faciliterai la juſteſſe des réſultats ; j'étendrai les combinaiſons qui doivent préparer le jugement.

Ainſi donc, ſi j'avois comparé l'armée navale de 1692 à celle de 1789, & donné un apperçu de la différence des dépenſes à ces deux époques, j'aurois fait entrer dans ce calcul la valeur de l'argent ainſi que les prix de ſubſiſtance. En affaire de finance, on ne peut rapprocher les ſiecles qu'avec cette exactitude, & ſans elle on fait pencher à ſon gré la balance, ce qui ſignifie en d'autres termes que l'on eſt inexact & partial.

Si j'avois voulu comparer la force de ces deux armées, je me ſerois moins attaché à détailler le nombre des vaiſſeaux, qu'à examiner la quantité de fer que pouvoit envoyer l'armée de Louis XIV, & celle que pourroit lancer l'armée de Louis XVI; car la force des vaiſſeaux conſiſte dans le nombre, & dans le calibre de leurs canons.

En négligeant des élémens auſſi importans, eſt-on à l'abri du reproche, d'avoir altéré la juſteſſe rigoureuſe qui doit être la baſe de toute comparaiſon.

Au lieu de m'élever contre les dimenſions des vaiſſeaux modernes, j'aurois d'abord examiné d'une maniere générale, ſi l'augmentation qu'elles ont ſubie n'étoit pas devenue néceſſaire (1). Or, en liſant l'Hiſtoire, & réuniſſant à de l'attention, une méditation raiſonnée ſur l'Art naval, j'aurois vu que les loix de la Nature exigent une certaine relation entre les capacités du vaiſſeau, & le poids de ſon artillerie. J'aurois apperçu dans l'altération de ce rapport indiſpenſable, la cauſe de l'état déplorable dans lequel ſe trouvoient les armées de Louis XIV après de courts ſéjours à la mer ; les vaiſſeaux coulants bas d'eau, &c.

Ce raiſonnement, très-ſimple pour nous, n'avoit pas été ſaiſi par ceux qui nous ont précédés dans cette carriere. Telle eſt la lenteur

---

(1) Je n'aurois point ſur-tout réclamé ſur cette opinion le ſuffrage de M. des Lauriers qui, à la fin du dix-huitieme ſiecle, manque trois vaiſſeaux de 74 canons, (l'Hercule, le Pluton & le Scipion) & qui ſaiſi de frayeur à la vue de leur défaut de ſtabilité, prend le parti d'augmenter à la flottaiſon l'épaiſſeur des bordages du vaiſſeau l'*Invincible* de 110 canons, qu'il conſtruiſoit alors, pour lui donner un ſoufflage non-apparent, & diminue, en outre, toutes les proportions de ſa mâture.

des progrès des connoiſſances humaines dans les arts difficiles, & nous épargnons par nos ſottiſes des bévues à ceux qui nous ſuccéderont.

Mais ſans exiger une réflexion qui dépend de ſciences qui s'allient rarement avec le ſoin de faire des phraſes élégantes, ne pourroit-on pas dire, qu'on auroit dû obſerver que les vaiſſeaux actuels ont des batteries plus élevées que celles des vaiſſeaux de 1692 ; que la perfection de l'art depuis cette époque, permettant de ne plus ſuſpendre les opérations militaires à cauſe des ſaiſons, & de porter le théâtre de la guerre à des diſtances très-conſidérables, ces conſidérations ont fait ſentir la néceſſité de faire porter plus de vivres aux vaiſſeaux. Tout cela pouvoit-il avoir lieu, ſans une augmentation de capacités, & les capacités ne dépendent-elles pas des dimenſions?

En vain allégueroit-on que les vaiſſeaux anglais ſont moins grands que les nôtres. Cette objection n'eſt que ſpécieuſe ; car ils portent une artillerie moins forte (1); ils n'embarquent

(1) Tous les calibres anglais ſont moins forts numériquement que les nôtres, & leur livre eſt plus foible que la nôtre.

pas autant de vin que nous pour leurs équipages. Enfin, ils ne brûlent que du charbon de terre à bord, lorsque nous n'employons que du bois pour cet usage. Cependant leurs vaisseaux actuels ne ressemblent point à ceux qu'ils construisoient vers la fin de l'autre siecle.

Il se présente ici naturellement plusieurs questions. Les faits que je cite étoient-ils connus, ou non, de l'Auteur des Mémoires? Ont-ils quelque utilité pour la solution du problême qu'il propose, ou-bien y sont-ils absolument étrangers ? Ses réticences sont-elles l'effet d'un dessein ou du hazard ? Je ne me permettrai de résoudre aucun de ces doutes.

M. Malouet, qui n'aime pas l'Ordonnance de 1776, veut prouver que par une suite de ses dispositions, la main-d'œuvre, & la dépense en bois, ont considérablement augmenté. Il compare entre eux les vaisseaux *le César*, *le Zélé*, *l'Heureux* & *le Suffisant*, construits à Toulon en 1769, 1763 & 1783.

Au lieu d'énoncer que ces vaisseaux sont du même rang, il eût été plus exact de dire s'ils ont été bâtis sur les mêmes dimensions. Sans faire de profondes recherches, on eût trouvé que *l'Heureux* & le *Suffisant*, étoient plus grands, ce qui, à la vérité, eût exigé une dé-

compoſition peu commode pour les calculs comparatifs.

Mais il ſe trouve par un hazard ſingulier, que le *Céſar* eſt celui qui a conſommé le plus de bois. Au lieu de voir la poſſibilité d'un reproche pour les Conſtructeurs & les Adminiſtrateurs de ce tems-là, il me ſemble qu'il eût été plus ſimple & plus exact de convenir qu'il avoit pu arriver que beaucoup de bois euſſent été reconnus avariés pendant qu'on le conſtruiſoit.

Cette derniere raiſon eſt même très-probablement la vraie ; mais on a mieux aimé donner le change aux Lecteurs, & les déterminer par-là à compenſer par ces deux motifs cet excès apparent de conſommation. Au reſte, je ne puis croire que cette incertitude en ſoit une pour l'Intendant d'un port ; car vu l'ordre admirable des arſenaux de marine en 1769, on a dû trouver les états qui conſtatoient le cubage des bois reconnus de mauvaiſe qualité. Il faut convenir que ce doute, répandu aſſez malignement ſur l'habileté ou la fidélité des Conſtructeurs & des Adminiſtrateurs chargés de ce travail, méritoit au moins d'être appuyé de quelques preuves.

Le réſultat ſur le prix de la main-d'œuvre,

paroît plus satisfaisant. En effet, cette dépense pour *le Césa*r, a été de 88,418^{liv}, tandis que *le Suffisant* a coûté pour le même objet 105,904 livres. L'excès ne paroît être que de 17,400 livres; mais M. Malouet le compte pour plus de 36,000 livres.

Cette différence de la réalité à l'apparence est fondée sur ce que *le Césa*r a été construit à la journée du Roi, tandis que *le Suffisant* l'a été à l'entreprise, & des expériences multipliées apprennent, selon l'Auteur, que l'avantage de cette derniere méthode peut être évalué à un tiers au moins.

Cette appréciation énoncée sans les piéces justificatives qui peuvent seules la constater, me paroît un peu exagérée; mais cependant elle me fait sentir combien il est fâcheux que les marchés à prix fait dans les ports, soient presque tous consentis d'une maniere absolument illusoire.

Examinons maintenant les omissions de ce calcul (1).

1°. Est-il probable que dans un intervalle de 14 ans, le prix des ouvriers pour leur travail, n'ait pris aucun accroissement.

---

(1) *Le Césa*r a été construit en 1769, & *le Suffisant* en 1783.

2°. Ces deux vaisseaux ont-ils été construits dans la même saison; car le nombre d'heures de travail en hiver ou en été est très-différent.

3°. Parmi les bois reconnus défectueux pour ces deux constructions, quelle est celle où le vice des bois n'a le plus souvent été reconnu, qu'après avoir été travaillés, & au moment où on se disposoit à les mettre en place? car il en naîtroit une augmentation de main-d'œuvre.

4. Le *César* & le *Suffisant* étoient-ils de mêmes dimensions? car si le *Suffisant* étoit plus grand, la main-d'œuvre a dû être plus chere.

Ces diverses considérations pouvoient bien mériter d'entrer en ligne de compte.

Ne suis-je pas fondé à supposer que le choix de ces quatre vaisseaux, pour servir de terme de comparaison, n'a pas été fait au hazard? car quoique je ne croye pas plus au vaisseau prix moyen, qu'à l'année commune en Finance, je pense cependant qu'on auroit plus approché du vrai, si, sans omissions, & sans réticences, on eût comparé tous les vaisseaux construits à Toulon, dix ans avant 1776, à tous ceux qui ont été bâtis dix ans après cette époque.

La durée des vaisseaux est aussi regardée comme compromise par l'effet de cette fatale Ordonnance, laquelle a permis des essais, qui

malheureuſement ont réuſſi pour la qualité de ces vaiſſeaux, mais qui, ſuivant l'Auteur, ont abrégé leur durée de plus d'un tiers, ſi on compare les vaiſſeaux anciens, à ceux qu'on a conſtruits pendant la derniere guerre.

Il ſeroit néceſſaire de ſavoir ce qu'on entend par anciens vaiſſeaux. Sont-ce ceux depuis la paix de 1763, ou ceux du ſiecle de Louis XIV?

Si on parle des plus modernes, je dirai qu'ils duroient plus long-tems, parce que, tandis qu'ils étoient entre les mains des Adminiſtrateurs, on conſervoit leur apparence à grands frais, & un vaiſſeau hors de ſervice figuroit ſoit dans un port, ſoit dans une liſte. Cette magie, pour prolonger ſon exiſtence, n'étoit pas difficile; mais étoit-elle utile, lorſqu'on ne pouvoit faire uſage de ces ſimulacres de vaiſſeaux, en cas de beſoin.

Si par anciens vaiſſeaux on entend ceux de Louis XIV, les eſprits juſtes conviendront, que la durée des vaiſſeaux dépend de leur forme, & de la qualité des bois dont ils ſont bâtis.

La forme actuelle des vaiſſeaux eſt plus propre à leur conſervation, que celle qu'ils avoient en 1692. Prouver cette vérité à M. Malouet, ſeroit peine perdue; car pour m'entendre il faudroit qu'il eût quelques notions de Géo-

métrie, & il m'a appris par une phraſe d'un de ſes Mémoires, qu'il étoit tout-à-fait étranger à cette ſcience ſi utile dans tous les cas où il faut de l'exactitude & de la préciſion. Voici cette phraſe qu'on pourroit appeller du galimathias double.

» Il eſt également démontré que le centre du » pouvoir, n'eſt pas celui de gravité ſur le » peuple; c'eſt quand il eſt touché par tous les » points de la circonférence, que le joug peſe » ſur ſes épaules ».

Peut-être l'éloquence dont j'ignore les regles & les droits, permet-elle cet abus du langage; mais je ſuis bien certain qu'un Géometre n'emploiera jamais de cette maniere les mots *démontrer*, *centre*, *circonférence* & *gravité*.

Je me crois donc diſpenſé de prouver à M. Malouet, que la forme actuelle des vaiſſeaux eſt plus propre à leur conſervation, que celle qu'ils avoient en 1692. Cette vérité démontrée pour les Géometres, ne ſeroit pas apperçue par l'Auteur des Mémoires; mais malgré ce petit inconvénient, elle n'en reſtera pas moins une vérité.

Perſonne ne peut ignorer que la qualité des bois qu'on emploie maintenant, eſt très-infé-

rieure à celle de ceux qui entroient dans la construction des vaisseaux de Louis XIV.

Cette différence dans leur qualité, qui doit influer considérablement sur la durée des vaisseaux actuels, doit-elle être uniquement attribuée, comme le pensent quelques personnes, à ce que les arbres qui sont maintenant en coupe, ont éprouvé une grande détérioration par la rigueur de l'hiver de 1709, & le faux dégel qui eut lieu au milieu des plus fortes gelées? Ne seroit-il pas très-raisonnable d'ajouter à ce motif, que la France couverte de bois en 1692, offroit conséquemment alors la possibilité d'un choix sévere pour la qualité des bois, tandis que la pénurie actuelle ne le permet plus?

A ces raisons, il s'en joint encore une autre, c'est que tous les vaisseaux de Louis XIV étoient construits avec des bois de France, tandis que maintenant on est forcé d'employer les bois qu'on peut se procurer des divers Etats du nord & des rives de l'Elbe; & il faut être bien peu initié dans l'Histoire naturelle, pour ne pas connoître l'extrême différence qui existe pour la qualité, entre les bois tirés du Nord, & ceux de France, pour la construction des vaisseaux.

Poursuivant sa marche comparative, l'Auteur

dit : la Marine n'a dépensé que 73 millions en 1759, & en 1779 il en a coûté 180 millions. Il fait précéder ce résultat par ces deux phrases.

» Dans les deux dernieres guerres, on n'ap-
» perçoit de semblables données pour les opé-
» rations & les moyens que dans les années 1759
» & 1779. Nous avions de plus à défendre la
» Louisiane, le Canada & Louisbourg, où il se
» faisoit des dépenses immenses, & c'étoit un
» tems de déprédations & de désordres.

Je ne vois pas pourquoi cette affectation à nommer les vastes régions que nous avions à défendre; car la France auroit pu posséder toute la terre, l'Angleterre exceptée, être en guerre avec cette Puissance, & ne point consommer ses trésors pour sa défense. Il eût suffi pour cela, qu'en n'armant point, elle eût joué seulement le rôle de spectatrice des succès de ses ennemis. L'étendue des possessions d'une Puissance qui fait la guerre, ne peut donc entrer dans la comparaison des dépenses occasionnées par ce fléau.

Il étoit plus juste de mettre dans la balance l'étendue des moyens employés pour l'attaque ou la défense. Je vais essayer d'en présenter un apperçu.

1°. En 1759 le Roi avoit 40 ou 42 vaisseaux armés; ils ne le furent qu'à-peu-près la moitié

de l'année, & resterent presque toujours dans les ports de France (1).

Les armemens de frégattes, corvettes, &c. furent peu nombreux.

En 1779 le Roi avoit 68 vaisseaux armés; ils le furent toute l'année, tinrent la mer longtems, & furent répandus sur tout le Globe.

Le nombre des armemens de frégattes, corvettes, &c. fut au moins triple de celui de 1759.

2°. En 1759 le Roi n'avoit pas un seul vaisseau à trois ponts; les vaisseaux de 64 canons étoient en aussi grand nombre que ceux de 74, & il y avoit plusieurs vaisseaux de 50 canons.

Il existoit à peine deux frégattes portant du 12: tout le reste étoit composé de frégattes portant du 8, & des corvettes portant du 6 & du 4.

En 1779 le Roi avoit à la mer deux vaisseaux à trois ponts; les vaisseaux de 74 canons étoient plus nombreux que ceux de 64: il n'y avoit au plus que deux vaisseaux de 50 canons.

---

(1) L'escadre du Maréchal de Conflans fut encore trop de tems à la mer, quoiqu'elle n'y ait été que quelques jours. On pourroit en dire autant de celle de M. de la Clue.

Deux frégattes portoient du 18, la majeure partie des autres portoit du 12, & à l'exception des lougres & cutters, il n'y avoit point de corvettes portant du 4.

3°. On voit par le traité des vivres, qu'en 1759, la ration étoit à 10 sols.

En 1779, elle coûtoit au moins 15 sols, & M. Malouet l'évalue à 16 sols; je puis donc conclure une augmentation de 50 pour 100, au moins.

4°. Si le prix de la subsistance a reçu dans cet intervalle de 20 ans, un accroissement de 50 pour 100, on peut, sans craindre de se tromper, assurer que les munitions navales nécessaires à un armement, & dont le prix se trouve englobé dans la dépense de l'année, coûtoient davantage en 1779, qu'en 1759.

5°. En 1759, les vaisseaux du Roi étant restés dans les Ports de France, n'ont par conséquent exigé aucun transport de vivres & agrès.

En 1779, les forces navales étant répandues fort au loin; il a fallu les approvisionner de vivres, gréemens, &c. supporter les pertes inséparables de ces transports éloignés, celles occasionnées par les prises des ennemis, par

les naufrages, ainſi que les frais d'affretement, qui pour quelques années de la guerre, ſe ſont élevés de 16 à 20 millions.

6°. En 1759, tous les préparatifs ſe ſont faits dans les Ports de France.

En 1779, on faiſoit la guerre offenſivement aux iſles du Vent, ce qui néceſſitoit des dépenſes dans des lieux où tous les beſoins ſe tiennent conſtamment à un tau très-élevé.

Ces conſidérations, & quelques autres que j'omets, telles que les augmentations néceſſaires d'appointemens des Officiers & des équipages, me paroiſſent d'une importance aſſez majeure, pour mériter d'être diſcutées & balancées, & pour empêcher d'énoncer une parité de moyens, qui permette de comparer en maſſe 73 millions à 180.

L'Auteur dit à la vérité que l'année 1759 fut un tems de déprédation & de déſordres. Mais pourquoi donc toujours accuſer ſes prédéceſſeurs! car, il n'a pas dû oublier que dans ce tems, les Ports du Roi étoient entiérement dans la main de l'Adminiſtration. L'Ordonnance de 1689 ſubſiſtoit encore dans toute ſa pureté.

Je ne me permettrai plus d'analyſer qu'une ſeule

ſeule comparaiſon. L'Auteur dit qu'en 1772, les frais de ports de lettres de M. Hurſon ne s'éleverent qu'à 1280 liv. 10 ſols.

Ceux de M. de Gueudreville en 1773, à 2,174 liv. 5 ſols.

Ceux de M. Malouet en 1783, à 8,436 liv. 6 ſols, & en 1785, à 12,373 liv.

Obſervons qu'il dit lui-même, que les fonctions de l'Intendant ſont réduites des cinq ſixiemes, & que tout le monde ſait que les ordres & paquets de la Cour lui arrivent contreſignés, c'eſt-à-dire, francs de port.

M. Hurſon, homme d'eſprit, aimant les beaux arts, mais qui n'aſpiroit point au titre éminent d'Auteur, ne recevoit donc que les lettres que néceſſitoit le ſervice.

M. de Gueudreville a pu beaucoup écrire, puiſqu'il y conſacroit quatorze heures par jour. Sa qualité de frere du Miniſtre, qui lui faiſoit attribuer une grande influence, lui a attiré plus de lettres qu'à M. Hurſon; mais je ne ſache pas qu'il ait jamais brigué l'honneur de la preſſe.

Mais je ne ſuis point étonné que M. Malouet ait reçu trente trois lettres (1) par jour. Lorſ-

(1) Je les ſuppoſe toutes à 20 ſols. Je cave fort.

qu'on eſt obligé de ſoutenir la réputation d'Auteur ; lorſqu'occupé de toutes les claſſes d'hommes depuis le forçat, juſqu'au noir : lorſque répandant des lumieres ſur toutes les Adminiſtrations, depuis la coloniale juſqu'à la maritime, on s'eſt impoſé la loi d'éclairer l'Univers, & de le tirer de la pouſſiere de l'ignorance où il eſt enſéveli ; alors la correſpondance s'étend, les combats d'opinions avec les hommes célebres donnent le deſir de connoître leurs ouvrages : les livres nouveaux, les papiers publics, les compliimens, les débats s'accumulent ; la poſte porte tout, bon ou mauvais ; les frais augmentent ; mais le Roi a un Intendant qui ſait tout, qui connoît tout, qui eſt au courant de tout : arts, ſciences, littérature, économie politique, critique, hiſtoire, poéſie, politique, guerre, finance, tout eſt de ſon reſſort ; & quelques écus payés en plus par le Prince, ſont bien amplement compenſés par la foule d'avantages qui naiſſent d'un auſſi énorme faiſceau de lumiere.

Il arrive ſouvent qu'une choſe en explique une autre ; & celle-ci me fait voir, pourquoi il faut quatre-vingt Commis à l'Intendant de Toulon. Il eſt néceſſaire de mettre au net, avant d'envoyer à l'Imprimeur, & ce net ne

s'obtient pas toujours facilement, pour une imagination auſſi féconde.

Ne peut-on pas être étonné que celui qui aſpire à régénérer la Marine, ait oublié que cet art exige des Conſtructeurs & des Officiers. Il me ſemble que la maniere dont ces hommes ſi utiles, ſi néceſſaires, doivent être conſtitués, élevés & initiés aux différentes ſciences dont leur art ſuppoſe la connoiſſance, même aſſez approfondie, méritoit de fixer les regards & l'attention de M. Malouet. Cependant, dans 300 pages d'impreſſion qu'offrent ſes Mémoires, on ne trouve rien ſur des objets ſi importans, & les mots gloire, honneur, talent, couſus çà & là dans les phraſes, où il parle des Conſtructeurs & des Officiers, ne ſont employés que pour tempérer l'âcreté avec laquelle il leur reproche leur incapacité pour les talents d'Adminiſtrateur. Ces détails ſi inſtructifs, qu'on s'attendoit à trouver dans les Mémoires de M. Malouet, & qui entroient néceſſairement dans ſon plan, n'étoient pas, ſans doute, au-deſſus de ſes forces, & quelques coups d'un crayon manié par un auſſi grand Maître, euſſent promptement eſquiſſé ce que les Conſtructeurs & les Officiers furent, ce qu'ils ſont & ce qu'ils devroient être : mais il a ſenti qu'il y

avoit un égal danger à les condamner à l'ignorance, ou à les assujettir à l'instruction que leur métier exige.

Il est aisé de voir qu'en sa qualité d'Intendant, il auroit préféré une ignorante pratique; mais il a craint de soulever contre lui les bons esprits, faits pour sentir qu'un art qui a des rapports immédiats avec toutes les connoissances humaines, ne peut être livré à une routine aussi aveugle, que déraisonnable.

D'un autre côté, en prononçant en faveur de l'instruction, il créoit des Censeurs redoutables pour sa place. De plus, il s'éloignoit du principe d'égalité qu'il réclame, non pour ceux que l'opinion a placés au-dessous de lui, mais pour tous ceux qu'elle a élevés au-dessus. Il ne pouvoit se dissimuler qu'en recommandant l'instruction, il établissoit un genre de suprématie qui le faisoit déchéoir; car, enfin, il y a divers genres d'aristocraties, celle du pouvoir, celle de la richesse, celle de la naissance, celle des talents, & c'est sous ce dernier point de vue qu'il est possible que l'Académie Royale des Sciences soit la société la plus aristocratique de l'Univers.

Combattu par des intérêts aussi opposés, il a mieux aimé ne rien dire sur les constructeurs

& les Officiers, eſpérant faſciner les yeux à un tel point, que l'art d'adminiſtrer ſeroit conſidéré comme compoſant à lui ſeul la totalité de l'art naval.

M. Malouet nous apprend dans une note qui termine ſes Mémoires, qu'il a reçu différentes réponſes qu'il ne ſe permet pas de publier, parce que ce n'eſt peut-être pas l'intention de leurs Auteurs, & qu'il ne peut diſpoſer du manuſcrit de perſonne ſans ſon aveu. Il étoit peut-être néceſſaire pour convaincre le public de cette pureté d'intentions, de ne point imprimer les répliques à ces réponſes, & de ne pas les comprendre dans le même volume; car tout le monde ſait que le moyen le plus infaillible pour avoir toujours raiſon, eſt de parler tout ſeul.

Je ne ſuivrai pas rigoureuſement la marche de l'Auteur des Mémoires dans la queſtion principale. Peut-être arriverons-nous aux mêmes réſultats; mais les conſéquences immédiates de ces réſultats pourront bien ſe trouver un peu divergentes.

L'objet d'une marine, eſt de ſe procurer une force mobile, qu'on puiſſe employer indiſtinctement ſur toutes les côtes du globe, pour attaquer, protéger ou défendre.

Pour avoir des vaiſſeaux, il faut avoir des

hommes en état de les bâtir, & de les réparer.

Pour en faire uſage, il faut avoir d'autres hommes qui réuniſſent les connoiſſances néceſſaires pour les diriger d'un lieu à un autre, & tirer de leur force le plus grand avantage poſſible.

Il eſt donc inconteſtable, qu'il ne peut exiſter de marine ſans conſtructeurs, & ſans Officiers.

Mais ces vaiſſeaux n'étant pas toujours en action, il faut leur ménager des aſyles : ils ſont en outre ſuſceptibles d'accidens, de dépériſſement partiel ou total; & dès-lors, il faut réunir dans le même lieu les matieres néceſſaires pour les entretenir, conſerver, réparer & remplacer. Il faut de plus, des édifices pour mettre à l'abri des injures de l'air, celles de leurs parties qui éprouveroient une plus rapide deſtruction, ſi elles y reſtoient expoſées. Voilà les ports devenus néceſſaires; & on y a encore raſſemblé les diverſes machines ou inventions propres à faciliter, accélérer, & perfectionner les travaux utiles à ce vaſte enſemble.

Nous avons vu les vaiſſeaux en action exiger des conſtructeurs & des Officiers. Ces mêmes vaiſſeaux, conſidérés ſimplement comme forces diſponibles, exigent, pour être entretenus, réparés & remplacés, des conſtructeurs, & des

hommes qui prennent soin de diriger les travaux nécessaires pour leur entretien ; & de rassembler toutes les matieres indispensables pour pourvoir à tous leurs besoins. De-là sont nés, pour la marine, les mots *administrer*, *administration*, & *Administrateur*.

Les vaisseaux dans les ports, les vaisseaux en action, de quelque maniere qu'on les envisage, exigent des dépenses dont il faut tenir compte. Ainsi, de l'existence d'une marine, il résulte nécessairement un genre, qu'on est convenu de nommer *comptabilité*.

Les constructeurs, les Officiers, sont, je crois, reconnus indispensables : avant de prononcer sur les Administrateurs & les comptables, examinons les qualités que l'on peut exiger, avec justice, de ces deux classes, dont nous avons reconnu l'utilité, ou plutôt, la nécessité.

Administrer un port, en régir, diriger & ordonner les travaux, me paroît exiger une connoissance un peu approfondie des vaisseaux, puisque, sans eux, il n'existeroit pas de port. Il faut donc sçavoir ce qu'est un vaisseau, le service qu'on peut en attendre, chercher à apprécier l'utilité des innovations que le progrès des lumieres peut faire tenter ; être en état de combiner les avantages ou les désavantages des

changemens adoptés par une Nation rivale; car il faut se battre à armes égales, ne pas perdre de vue qu'une armée est d'autant plus formidable, que tous les vaisseaux qui la composent se rapprochent plus en qualités; sçavoir à-peu-près quelles sont les choses les plus exposées, celles dont on ne peut se passer, afin de pouvoir prévoir les remplacemens indispensables; connoître suffisamment les opérations militaires, pour être en état d'apprécier l'utilité & la quantité des approvisionnemens de tous les genres qui peuvent en assurer le succès. Tout cela, quoique fort abrégé, me paroît nécessaire, & je ne crois pas que cela puisse s'apprendre ailleurs que dans des vaisseaux & à la mer.

Je sais que l'Administrateur d'un port doit veiller à l'approvisionnement des matieres qu'exigent les travaux qu'il dirige. Peut-être est-il nécessaire, chez une Nation qui a plusieurs arsenaux, que cette surveillance générale soit entre les mains d'une seule personne; & je crois assez sage qu'en France les Ministres se la soient réservée. Au surplus, ce seroit une simple connoissance locale d'autant plus facile à acquérir, que par tout les vendeurs ont un grand intérêt à se rapprocher des consommateurs.

Enfin, l'Administrateur doit veiller à ce que

tous les travaux soient faits avec économie. Il suffit, ce me semble, d'énoncer qu'en pareille matiere, la véritable économie consiste en ce que ces travaux soient faits le plus utilement & le plus solidement possible, sans qu'une parcimonie aussi sordide que mal entendue, puisse contrarier ces deux conditions essentielles.

Passons maintenant aux qualités que l'on doit exiger de celui qui est chargé de la comptabilité. Je vois la nécessité d'un caractere integre, l'importance de l'ordre, & de la clarté qui est une suite de l'ordre. Enfin, la plus stricte exactitude.

Les fonctions d'Administrateur & de comptable, ont toujours été confondues, quoiqu'elles n'ayent rien de commun; & c'est sur cette importante distinction que porte l'Ordonnance de 1776, si hautement blâmée par des gens intéressés à la décrier, & à qui les hommes éclairés ne peuvent faire d'autre reproche, que d'avoir ménagé des préjugés qui avoient pris naissance dans le tems de la gloire de Louis XIV, & que son nom imposant avoit empêché d'examiner.

C'est en présentant ces deux parties sous un même point de vue; c'est en leur donnant une inséparable connexion; c'est en montrant des résultats exagérés, & dont on a déjà vu le peu

d'exactitude, que M. Malouet eſpere égarer le Lecteur, & déterminer par ſon opinion, *ſes principes & ſes baſes*, les Décrets de l'Aſſemblée Nationale.

Mais ſi on ne peut conteſter le tableau très-raccourci de l'objet de l'adminiſtration de la marine ; qu'il diſe où un Officier d'adminiſtration peut avoir acquis les lumieres néceſſaires pour le remplir ; & négligeant, pour un moment, ce bel arrangement de mots, dont il paroît ſi occupé, qu'il montre où celui qui n'a été qu'Adminiſtrateur, a pu puiſer quelques notions exactes ſur l'art Naval. Pourrroit-on juſtement étendre la reſponſabilité ſur la perfection ou même la bonté des ouvrages dirigés par quelqu'un dénué des connoiſſances néceſſaires pour les bien juger ?

Quel eſt cependant le réſumé très-concis de ſes Mémoires ? *Les autorités ſont trop-multipliées dans les ports. Un Officier qui ne doit viſer qu'à la gloire & aux actions d'éclat, ne peut être propre à les adminiſtrer. Il eſt néceſſaire d'y deſtiner ſpécialement quelqu'un, qui, jaloux de ſa renommée, la faſſe conſiſter dans l'emploi de ſes talens, de ſes vertus & de ſon génie. Il ne faut qu'une autorité, & je ſuis celui à qui on doit la confier.*

Avant d'entrer dans les détails relatifs à cette assertion, je demanderai d'une maniere générale, si une bonne répartition des pouvoirs permet que quelqu'un, qui, par état, est chargé de censurer les dépenses & d'en tenir les registres de comptabilité, puisse être en même-tems ordonnateur de dépense en quelque genre que ce soit.

Cette monstruosité, confirmée par les fonctions du Contrôleur-Général des Finances, n'en est pas pour cela moins attaquable aux yeux de la raison; car enfin, il est donc des cas où le Contrôleur-Général qui, par sa place, est le censeur des autres Ministres, devient son censeur à lui-même pour tous les objets où il est ordonnateur, ce qui est évidemment absurde. Ce raisonnement général, est applicable à tout genre d'administration.

Si on jette un coup d'œil sur les effets de la confiance accordée, pour la régie des ports, à des hommes qui ne pouvoient avoir de vues justes sur l'Art naval; on voit dans des tems anciens, que leur sécurité sur la solidité des vaisseaux, a pensé coûter M. de Tourville à la France (1).

(1) Il y eut ordre, en 1679, d'armer quatre vais-

On observe dans des tems plus rapprochés, qu'après une paix de 15 ans, la France est obligée de recréer une Marine, parce qu'on avoit négligé l'entretien de ses forteresses mobiles; & que, comme je l'ai déjà dit, on se contentoit de conserver des simulacres de vaisseaux, pour en faire parade dans un arsenal, ou sur un état envoyé à la Cour.

Veut-on des absurdités? On trouve M. de Gueudreville, Intendant à Toulon, demandant combien il falloit de charpentiers pour racommoder un tournevire qui avoit rompu (1).

---

seaux à Toulon, pour les faire passer à Brest. On représenta à l'Intendant qu'ils étoient la plupart hors d'état de naviguer. Celui-ci voulant se conformer aux ordres qu'il avoit reçus, & comptant sur une heureuse traversée, dit qu'il répondoit de l'événement. Ces vaisseaux essuyerent, à vue de Belle-Isle, un coup de vent qui fit périr *le Conquérant* & *le Sans-pareil*, commandé par M. de Tourville qui se sauva dans la chaloupe de M. Damfreville, qu'il ne put joindre qu'en se jettant à la mer. Un troisieme, *le Content*, fut obligé d'aller s'échouer au Morbihan, pour éviter de couler bas. L'Intendant, quoiqu'il eût répondu de l'événement, ne fut point noyé.

(1) *Tournevire*, cordage qui sert à l'appareil nécessaire pour lever les ancres.

On rencontre un Commissaire qui affirme qu'ils ont reconnu depuis long-tems, qu'un vaisseau est très en état d'aller à la mer, lorsque sur trois membres, il s'en trouve un bon.

Veut-on pis que cela ? Tout le monde connoît le mot de M. de Vauvré Intendant à Toulon, qui, réveillé au milieu de la nuit, répondit à celui qui l'avertissoit que le feu avoit pris dans un magasin qu'il lui désignoit. *C'est le Commissaire un tel qui rend ses comptes.*

Plus récemment, lorsque cette Ordonnance de 1776, appella les Officiers à s'occuper des arsenaux, une visite extérieure fit connoître à Brest un grand nombre de passages secrets masqués par des ruines qui les rendoient dignes de figurer dans quelques jardins Anglois, & qui facilitoient une communication utile de la Ville, avec les dépôts des effets du Roi.

Je sais bien qu'on dira qu'il y avoit des peines prononcées par les Ordonnances contre l'inexactitude & les infidélités ; ceci n'est qu'illusoire. A qui persuadera-t-on que ce Code pénal pût être en vigueur avec la coalition existante entre les bureaux & les Administrateurs des ports. Le Ministere de la marine, n'ayant été jusqu'ici, qu'un titre de famille, comment un Officier général de terre, ou quelque Conseiller

d'Etat, pouvoit-il démêler la vérité dans un rapport, où on employoit avec soin un langage qui n'étoit entendu ni par le Juge, ni par le Rapporteur.

Qu'on cite donc un Administrateur des ports, qui ait été puni ! L'exemple de M. Bigot est de nulle valeur ; il étoit Intendant de Colonie, & ses déprédations étoient connues de trop de personnes étrangeres à la marine, pour qu'on pût les passer sous silence.

Oui, sans doute, les autorités sont trop multipliées dans les ports, ainsi que les agens du pouvoir. Si je manquois de preuves sur cette proposition, M. Malouet m'en fourniroit une ; car, absent depuis un an du port de Toulon, les travaux de cet arsenal n'ont point été ralentis, ni moins bien exécutés malgré son absence, & il n'y aura que le trésor de la marine qui puisse certifier qu'il y a existé un Intendant en 1789.

Il s'en faut beaucoup, que, relativement à l'Art de conduire des vaisseaux, il y ait parité de talens entre tous les Officiers de la marine indistinctement : cette inégalité se retrouveroit encore en les destinant à régir des ports.

Quant aux Officiers d'administration, aucun, certainement, ne pourra valoir l'Auteur des

Mémoires que j'examine; mais s'il reſte encore des talens utiles, quoique très-inférieurs à un auſſi grand modele, il faut convenir auſſi qu'il s'y trouve des hommes condamnés à une éternelle nullité. Chaque aggrégation d'hommes doit un tribut à l'humanité.

Mais ſoit qu'on choiſiſſe dans ces deux claſſes parmi les hommes habiles, médiocres ou ſans talents, il réſultera toujours que celui qui a été à la mer, qui s'eſt occupé d'un vaiſſeau, qui en a connu les beſoins, qui a participé à ſes mouvemens, qui les a commandés, & fait ſervir à l'objet pour lequel ces vaiſſeaux ſont bâtis & entretenus, qui a combiné les reſſources qu'on en pouvoit tirer, qui a peut-être réfléchi ſur l'inſuffiſance des moyens connus pour en accélérer les évolutions ou ajouter à leurs forces, &c. aura un grand avantage pour diriger les moyens préparatoires de toutes ces opérations, ſur celui, qui paſſant ſa vie dans un bureau, n'a apperçu un vaiſſeau que flottant tranquillement dans un Port, ou repoſant ſur un chantier, ou faiſant partie d'une Marine de Vernet.

On peut ſuppoſer que la nature a été également libérale ou avare envers l'Adminiſtrateur & l'Officier de la Marine; mais on ne peut oublier que nul être ſur la terre n'eſt

doué de la faculté de pouvoir juger ſans comparer, lorſqu'il s'agit de choſes qui ne ſont pas purement contemplatives. Si Newton eût été environné d'un repos abſolu, la méditation ne l'eût point élevé aux vérités ſublimes qui immortaliſent ſon nom.

L'Auteur s'attache particuliérement à faire conſidérer comme incompatibles les occupations ſédentaires de l'Adminiſtrateur, qui ne peut *attendre de conſidération que de la très-lente influence de ſoins & de talents qui n'ont rien d'éclatant*, avec la vie active d'un militaire dont tous les pas ſont marqués par le déſir de la gloire.

Je lui demanderai s'il penſe qu'il ſoit poſſible qu'un Officier de la Marine puiſſe devenir ſupérieur dans l'art naval, ſans joindre à l'activité de ſon état, une profonde réflexion & de grandes méditations ſur les événemens que le haſard met ſous ſes yeux. Je pourrois citer M. de Tourville comme une preuve irrécuſable. Cet homme couvert de lauriers, faiſant écrire preſque ſous ſa dictée les principes de l'art de la guerre par mer, eſſayant de conſtruire des vaiſſeaux & devenant dans les Ports le Profeſſeur des Officiers de la Marine, auxquels il reprochoit de n'avoir d'autre mérite

que

que celui de faire ſans effort le ſacrifice de leur vie.

La vraie gloire conſiſte dans l'utilité du ſacrifice de ſa vie. Si cette dénomination a été particuliérement attachée aux actions de guerre, c'eſt parce qu'elles emportent avec elles le mépris de la mort. Mais une action inutile ne ſauroit être glorieuſe, & l'homme raiſonnable ne compromet ſes jours que par l'avantage que peut en retirer ſa patrie. Comment peut-on donc croire que celui qui vole aux combats pour être utile à ſon pays, dédaignera des occupations ſédentaires, lorſque le bien de la patrie les lui commande, & lorſqu'il emploie ſes talents pour préparer des ſuccès à ſes concitoyens & les partager avec eux.

L'Ordonnance de 1776 poſe en principe, que les Ports doivent être régis par des hommes verſés dans l'art naval, & qu'on doit entiérement ſéparer la partie adminiſtrative, de la comptabilité. Les ménagemens du moment, les différentes filieres par leſquelles cette Ordonnance a paſſé depuis, ont nui, ſans doute, au ſuccès qu'on devoit s'en promettre: mais les baſes ſur leſquelles elle repoſe, & qui ſont apperçues ſur le champ par tout homme

qui cherche moins à lire les articles qui compoſent un Ordonnance, qu'à pénétrer l'eſprit qui l'a dictée, ne ſeront jamais méconnoiſſables pour un lecteur éclairé ; & ſans en admirer la forme, il ne pourra refuſer ſa ſanction aux vérités dont elle n'eſt qu'un imparfait développement.

Quelles ſont donc les autorités de M. Malouet pour combattre des vérités auſſi évidentes ? C'eſt ſon opinion, & il n'eſt pas marin, & un vaiſſeau, ſa forme, ſes beſoins, la force des élémens contre leſquels il doit lutter lui ſont entièrement étrangers & inconnus.

Pour l'étayer cette fragile opinion, il invoque à ſon aide le ſuffrage de M. Blouïn, ce prototype de de la Bureaucratie, qui croyoit pouvoir bégayer ſur la marine ſans avoir connu ni ports ni vaiſſeaux.

Si quelqu'un me diſoit qu'une marine tient ſes loix d'un Bacon, d'un Locke, je dirois : elles peuvent être bonnes : la nature créa ces génies pour franchir une multitude d'idées intermédiaires, & arriver à des réſultats vrais, par la force de leur conception.

Mais perſonne n'a encore ſongé à placer M. Blouïn parmi ces hommes illuſtres ; il eſt même

à préſumer qu'on n'y penſera jamais. On pourroit donc être étonné de le voir prononcer affirmativement ſur un art où le célèbre Euler ne voyoit que des doutes, ſi on ne ſe rappelloit ſur le champ l'inſuffiſance extrême de tous les agens de la Bureaucratie.

Je dis donc hautement, contre l'opinion combinée de mes deux adverſaires, que je ne crois pas que les ports puiſſent être adminiſtrés utilement par des gens non initiés dans l'art naval, & que l'on puiſſe ſagement réunir dans la même main les fonctions de comptable & d'ordonnateur. Cependant comme ma manière de voir, quoique conforme à la raiſon, n'eſt pas une autorité ſuffiſante pour détruire l'opinion d'un homme accoutumé à publier la ſienne, & à l'orner de toutes les graces de l'élocution, je dois chercher à m'étayer de quelques exemples. La Marine Danoiſe, ainſi que la Marine Angloiſe, viendront à mon ſecours. Je ſais qu'on a cité cette dernière comme un ſimple corollaire des ordonnances de Colbert; mais cela eſt infiniment plus facile à avancer qu'à prouver.

Tous les ports d'Angleterre, tous les travaux relatifs à la Marine qui s'exécutent dans ſes ports, ſont régis & dirigés par un Capitaine de vaiſſeau, qui a ſous ſes ordres quelques conſtructeurs,

quelques Officiers de port, & un petit nombre de Secrétaires (1).

Un Commis des fonds & revues eſt chargé de la comptabilité. Toute l'adminiſtration de Porſmouth n'éxige que quatorze ou quinze perſonnes, ayant qualité ſur les états de ce port.

On ne peut pas regarder la fonction de Commandant du port comme excluſive du ſervice militaire, ni comme un obſtacle pour parvenir à la dignité d'Amiral. On peut citer à cet égard le Capitaine Martin, & très-récemment le Capitaine Forey.

Mais cette tranſition du commandement d'un port au commandement des vaiſſeaux & des armées, ne fût-elle qu'une exception très-rare, il n'en réſulteroit pas moins que la plus forte de toutes les Marines eſt régie & adminiſtrée par un Officier tiré du Corps militaire qui y conſerve ſon activité, & des droits pour ſon avancement.

En Dannemarck, le Port eſt adminiſtré par un

---

(1) Les Agens de l'Artillerie dépendent du Grand-Maître de l'Artillerie, & non de l'Amirauté. Le parc eſt hors de l'arſenal.

Les magaſins des vivres, & tout ce qui y a rapport ſont auſſi hors de l'Arſenal.

Les Officiers du tréſor dépendent du premier Lord du tréſor, & non de l'Amirauté.

Officier de la Marine qui en a plusieurs autres sous ses ordres. Ils ne sont qu'honorifiquement en activité de service, & ne peuvent prétendre au commandement des vaisseaux ou des armées.

La comptabilité y est confiée à quelqu'un non-Militaire, qui en est spécialement chargé.

Voilà donc deux Marines régies d'après le même principe. Je n'ai pas besoin de faire observer que la Marine Anglaise est celle d'un peuple dont toute l'existence dépend de sa force navale; & qui ayant une constitution éclairée & libre, ne souffriroit pas que son intérêt capital fût remis en de mauvaises mains. Je n'apperçois pas quelle relation il y a entre cette administration, & celle imaginée par Colbert.

A l'opinion de M. Malouet, fortifiée par M. Blouïn, j'oppose le raisonnement & ma manière de voir, étayée par l'exemple de la Marine Angloise & de la Marine Danoise. C'est au public à juger sur de pareilles données.

A ces motifs puissans qui ont pour but la prospérité de la chose publique, je dois joindre un apperçu de la dépense qu'entraîne notre système.

Sans prendre d'autre guide que l'état général des dépenses de la Marine pour 1789, je vois qu'il existe dans les divers ports du royaume

78 officiers d'administration, & leurs appointemens y sont portés à 378,200 liv.; c'est donc 4,849 liv. par individu. Ce traitement équivaut bien le bout de ruban qui leur manque.

Je fais grace des hôtels, jardins & maisons de campagnes qu'ils occupent, que le Roi paye, ainsi que les ports de lettres : mais je ne puis passer sous silence que dans la liste des pensions de 20,000 liv. & au-dessus, je n'y trouve, pour le compte de la Marine, (excepté un officier général de terre qui a été gouverneur de Saint-Domingue) que des Intendans ou des Chefs de bureau.

J'ai très-discretement, pour me conformer à l'esprit de ce corps, élagué 413 commis, qu'un d'eux appelloit assez plaisamment des machines à écrire, & qui coûtent annuellement 420,640 l.; mais néanmoins comme ils doivent être portés en dépenses, il en résulte une somme d'appointemens de 798,840 liv.

Je ne puis pas craindre d'exagérer la dépense de ce corps, en la portant à un million, si j'y fais entrer la retraite accordée à ceux que leurs infirmités ou des circonstances particulieres obligent de renoncer à ce service (1).

(1) Sur les trois premiers états imprimés des pen-

La Marine consomme chaque année, à-peu-près pour 12 millions de marchandises; or, je demande dans quelle manutention raisonnable les frais de gestion sont dans un aussi grand rapport. Je prie d'observer que les dépenses navales les plus fortes consistent en bois, fers, chanvres, toiles, mature & goudrons. Il n'est aucun de ces objets qui puisse tenter la cupidité, ou dont la déprédation puisse être assez clandestine pour échapper aux regards grossiers de quelques sentinelles, dont les infidélités difficiles ne pourroient jamais entraîner une perte qui approchât de cette relation.

Il résulte donc de nos dispositions actuelles que les précautions employées pour prévenir le gaspillage, sont infiniment plus dispendieuses que le gaspillage ne pourroit l'être, sur-tout s'il étoit défendu, sous quelque prétexte que ce pût être, de sortir de l'arsenal les matieres brutes ou œuvrées qui y sont déposées pour l'utilité ou les besoins du service : ordre que je regarde comme très-essentiel pour l'économie, & pour l'exécution duquel il ne faut que des sentinelles rendues attentives à leurs consignes, par l'amour

---

sions, je trouve l'Administration de la Marine pour 228,400 liv. & le Corps militaire pour 88,836 livres.

de leur devoir, ou par la crainte des peines.

Mais dans l'état actuel, l'administration des ports se trouvant partagée entre le corps militaire & celui de la plume, je ne vois pas pourquoi on supposeroit toujours improbité, & incapacité de la part du premier, & probité constante, ainsi qu'omniscience de la part du second. Cette inégalité de partage me paroît absolument contradictoire avec les occupations habituelles des uns & des autres, & j'ose presque ajouter avec leurs préjugés. Car quoiqu'on en dise, il faut compter les préjugés pour quelque chose dans cette multiplité de ressorts qui font agir la machine humaine.

La comptabilité des ports qui est entièrement dépendante des officiers d'administration, est donc une tâche bien difficile, puisque pour la mettre en ordre, il faut, outre 78 personnes qui y sont affectées dans tous les ports de France, 413½ commis ; dont le seul port de Brest occupe un peu plus de 180.

Cependant toutes les comptabilités des ports sont plus ou moins arriérées, & la surcharge de travail est telle, qu'on ne peut obtenir à Paris les simples bordereaux de dépense de chaque mois, qui dans le moment où j'écris, sont arriérés de plus de 6 mois pour le port de Brest.

Si je ne me trompe, la comptabilité consiſte à conſtater la quantité des diverſes matières réunies dans des ports par des fourniſſeurs, à en relater les prix ſtipulés par des marchés écrits, à faire paſſer ces matières brutes aux atteliers qui les manufacturent, à tenir note des produits de ces matières, enfin à acquitter & à tenir compte des dépenſes occaſionnées par la main-d'œuvre, ou par les émolumens fixés aux divers agens employés par la force publique. Le réſultat définitif eſt qu'ayant reçu un nombre de millions pour ces objets, & ne les ayant touché que pour les répartir aux fourniſſeurs, aux ouvriers & aux différens agens employés pour ce ſervice; on juſtifie qu'ils l'ont été conformément aux marchés & aux réglemens ou ordonnances émanées de l'autorité.

Parmi tous ces devoirs, je n'en vois point de difficiles à remplir. Aucun ne demande de génie. La clarté & l'ordre me paroiſſent ſeuls indiſpenſables, & l'exactitude eſt le premier de tous les talens.

Cependant il n'eſt que trop vrai que toute la comptabilité des ports eſt très-éloignée d'être à jour (1), & après en avoir lu la définition, on

(1) Si on me diſoit que la comptabilité générale de la Marine eſt arriérée de pluſieurs années, cela me

doit être étonné de cette ſingularité, qui au premier coup-d'œil paroît inexplicable.

Pour produire un tel phénomène, il ſuffit 1°. d'ériger en talent, ce qui, à parler exactement, n'en eſt pas un; 2°. d'attacher à un emploi quelconque un beaucoup plus grand nombre d'hommes que celui qui y eſt ſtrictement néceſſaire.

Ce ſont ces deux erreurs qui ont fait de la comptabilité des ports un cahos preſque auſſi difficile à débrouiller que celui de la Finance, où tout eſt ſi compliqué, ſi obſcur. On a encore aggravé les funeſtes effets de ces erreurs en adoptant l'uſage dans le département de la Marine, de ne jamais payer comptant, de faire tous les travaux à crédit, de recevoir les fournitures à crédit, de morceler tous les paiemens, & l'habitude où ſont les intendans d'intervertir la deſtination des fonds qui ſont remis à leur diſpoſition par le Gouvernement.

Sans m'arrêter à faire ſentir l'abſurdité de la retenue partielle des 4 deniers pour livre qui allonge chaque décompte, les longueurs occa-

---

paroîtroit tout ſimple, vu l'éloignement des lieux où ce Département conſomme & paye. Mais un port n'eſt pas dans ce cas-là; ſes comptes devroient toujours être à jour, & ſuſceptibles d'être parfaitement connus à l'inſtant où on le voudroit.

ſionnées pour les états de paiement par le génie fiſcal qui, en fixant un traitement, le ſoumet à des retenues qu'il faut calculer pour amener une ſomme brute, à une ſomme nette. Les morcelemens de paiement dont il eſt néceſſaire d'articuler chaque époque lors de la ſolde définitive; les crédits de tout genre qui multiplient les états pour conſtater la dette, & qui augmentent tous les prix de 10 pour 100 au moins; l'interverſion de la deſtination des fonds qui fait que l'admininiſtration générale ne ſait jamais où elle en eſt pour ſon acquitement, &c, &c. Sans inſiſter, dis-je, ſur ces conſidérations ſi importantes, j'obſerverai que pour obtenir qu'un objet manufacturé, ou que des matières brutes tirées des magaſins, ſoient livrées aux atteliers pour les approprier au ſervice naval, on eſt obligé de s'aſſujettir à une ſi prodigieuſe quantité de formes, que chaque billet de demande eſt inſcrit ſur 5 ou 6 regiſtres, & revêtu du double de ſignatures, avant de pouvoir avoir ſon effet, ce qui, ſans aſſurer la fidélité, complique toutes les opérations, & rend la comptabilité des ports un être de raiſon ou plutôt de déraiſon.

Je ſais qu'on dira que les détails demandés par les Miniſtres ou leurs Agens ſubalternes,

absorbent tout le tems destiné à la comptabilité, & sont en partie cause de cet arrieré dont je me plains, & que je considere comme très-préjudiciable au bien du service.

En convenant que cette objection n'est peut-être pas sans fondement dans l'état actuel, j'observerai que les états demandés par les Ministres ne se sont tant multipliés, que parce que les renseignemens envoyés des ports manquent toujours de clarté; & que, dès qu'on peut y deviner l'objet de la demande de tel ou tel état, on apporte un soin extrême à ce que celui qu'on envoie, ne puisse donner des éclaircissemens positifs sur la question qui en a déterminé la demande.

La comptabilité de la Marine est infaisable avec l'absurde amas de formes dont on a sçu l'envelopper. Elle occupe au moins deux cens personnes dans le seul port de Brest. Chacun de ces deux cens individus est donc intéressé à ajouter à ces formes; & chaque innovation est colorée du prétexte spécieux de l'exactitude. Simplifier des formes qui donnent dss émolumens, de la considération à deux cens personnes, ne peut jamais être le fait de cette multitude collective, parce qu'elle voit que cette simplification,

annulleroit les places d'un grand nombre d'individus de cette association, qui, loin de penser à se réduire numériquement, ne cherche, au contraire, qu'à y appeller une deux cent-unieme personne.

Je crois être parvenu à faire sentir ; 1°. que la régie des travaux des ports & leur comptabilité, sont des choses absolument distinctes ; 2°. qu'il est indispensable que ces travaux soient dirigés par quelqu'un initié dans l'Art naval ; 3°. que la comptabilité doit être isolée de la régie des travaux ; 4°. que c'est à des individus, & non pas à des Corps, que l'on doit confier toutes ces différentes fonctions.

Ces principes établis ; il me semble qu'on doit chercher le Directeur des travaux des ports parmi ceux qui ont fait une étude particuliere de l'Art naval. Lui seul doit régler le nombre des ouvriers, leur admission, leur paye ; lui seul doit ordonner l'emploi des matieres, personne ne doit pouvoir lui en refuser la délivrance ; mais il doit être responsable de la juste proportion entre les matieres consommées, les prix de main-d'œuvre, & l'ouvrage obtenu. Lui seul doit être interpellé par le Ministre, en cas de soupçon que cette proportion ait été altérée.

Une autre perſonne doit être chargée de la comptabilité; & par cela même, on ne peut lui refuſer aucuns des renſeignemens qui peuvent en aſſurer l'exactitude. Cette comptabilité ne doit pas être bornée aux écus payés ou à payer. Elle doit s'étendre ſur les matieres, enſorte qu'on puiſſe toujours connoître à chaque inſtant la maſſe des divers approviſionnemens exiſtans dans les magaſins, afin de pouvoir les comparer aux beſoins.

Ce comptable ſeroit reſponſable des matieres, ou des écus conſommés, s'il ne prouvoit pas l'exactitude de la balance des recettes, par les conſommations ou les prix de journées ordonnées par le Directeur des travaux, ſous les ordres duquel il doit toujours être.

Cette marche me paroît ſimple, & être la ſuite néceſſaire de l'objet qu'on a en vue. Je propoſe deux individus, & non deux Corps; ces deux individus auroient ſous leurs ordres des coopérateurs appropriés aux fonctions qu'ils ont à remplir. Les états ſeroient tenus par des Secrétaires, & non par des Commis brevetés; car les commiſſions & brevets ont fait naître preſque toutes les prétentions; & les prétentions ſont toujours en oppoſition avec le bien.

Nous voilà, M. Malouet & moi, fort rapprochés d'opinion; car il ne veut, comme moi, qu'une autorité. Mais je veux séparer ce que je nomme comptabilité, de la partie ordonnative. Je puis me tromper, mais cela me paroît essentiel; & encore une fois, ces deux fonctions me paroissent si parfaitement distinctes, que je n'imagine pas comment on a pu les regarder jusqu'ici comme inséparables.

Peut-être devrois-je terminer ces réflexions par une réponse aux observations de M. Malouet sur les classes (1); mais peu accoutumé à écrire, & craignant, sur-tout, de m'occuper encore d'objets auxquels je deviens de jour en jour plus étranger, mais qui ne peuvent jamais m'être in-

---

(1) J'ai lieu d'espérer qu'un Mémoire sur les classes, que j'ai entendu lire, sera public. Tout ce qui concerne leur régime y est développé avec une grande clarté. Je me contenterai de dire ici, que par l'Ordonnance de 1689, un matelot étoit classé pour toute sa vie, à moins qu'il n'obtînt un Ordre du Roi, à l'effet d'être déclassé, ce qui étoit difficile. Par l'Ordonnance de 1786, le matelot est maître de se faire déclasser quand bon lui semble, pourvu qu'il renonce à l'état de marin. Je laisse sur ce seul fait à juger laquelle des deux Loix est la plus oppressive.

différens, je me borne à dire que si on compare l'Ordonnance de Colbert à celle de 1786, en apportant dans cette comparaison une juste impartialité ; on trouvera qu'il s'en faut beaucoup que l'Ordonnance de 1786 ait rendu plus rigoureux le sort d'une classe d'hommes aussi précieux que le sont les Matelots pour un Royaume commerçant.

Pour développer quelqu'unes des idées qui précedent, j'ajouterai que mon comptable ne sera point Juge des délits, parce qu'il y a une Justice civile; il n'aura point d'Archers, parce qu'il y a une force publique ; il n'aura point de Corps sous ses ordres, parce que je ne veux point de Corps.

Mon Directeur des travaux n'aura point vingt Officiers de port, parce que je ne veux pas lui composer une Cour. Il seroit tout dans l'Arsenal ; hors de l'Arsenal, il ne seroit plus qu'un simple particulier.

Je n'aurois point de troupes de Marine, parce que, pour les remplacer, il ne faut que des bras & du courage, & j'en trouverois ailleurs.

Je n'aurois d'établissemens pour la Marine que dans quelques petits ports, parce que leur inutile multiplicité occasionne des dépenses, qu'on

qu'on pourroit employer plus avantageuſement pour la force publique.

Je n'aurois point de Colleges pour les éleves, mais un examen bien conditionné, bien rigoureux, bien formellement établi, & auquel perſonne ne pourroit ſe ſouſtraire. Je conſerverois des écoles dans les ports.

Je n'établirois point de grade intermédiaire entre l'éleve & le Lieutenant, parce qu'il m'eſt très-important de prolonger l'éducation de l'élève.

Je favoriſerois une grande concurrence pour les fournitures, & je l'aurois en payant avec exactitude.

Je propagerois la méthode des adjudications, pour tous les ouvrages ſuſceptibles de prix faits, parce que cela ſeroit à meilleur marché.

Je rendrois le Capitaine d'un vaiſſeau reſponſable des dépenſes de ſon vaiſſeau, hors des ports de France, parce qu'il eſt Directeur né de ce très-petit Arſenal.

J'aurois un Miniſtre pour la marine ſeulement, il aura encore aſſez à faire; & alors, on connoîtra les dépenſes de ce département.

Je n'aurois point une marine diviſée en eſcadre dans les ports, parce que cela n'eſt que diſpendieux.

710

Je n'aurois point cette foule d'Inſpecteurs, qu'il faut payer, & qui inſpectent mal.

Je n'aurois dans les ports que les travaux indiſpenſables ; je n'y réunirois point les manufactures qui peuvent être répandues dans le Royaume. Dans les ports, elles ſont onéreuſes ; par-tout ailleurs, elles ſont vivifiantes.

J'ai un grand deſir de finir, & je me tais, après avoir beaucoup dit, mais non pas tout.